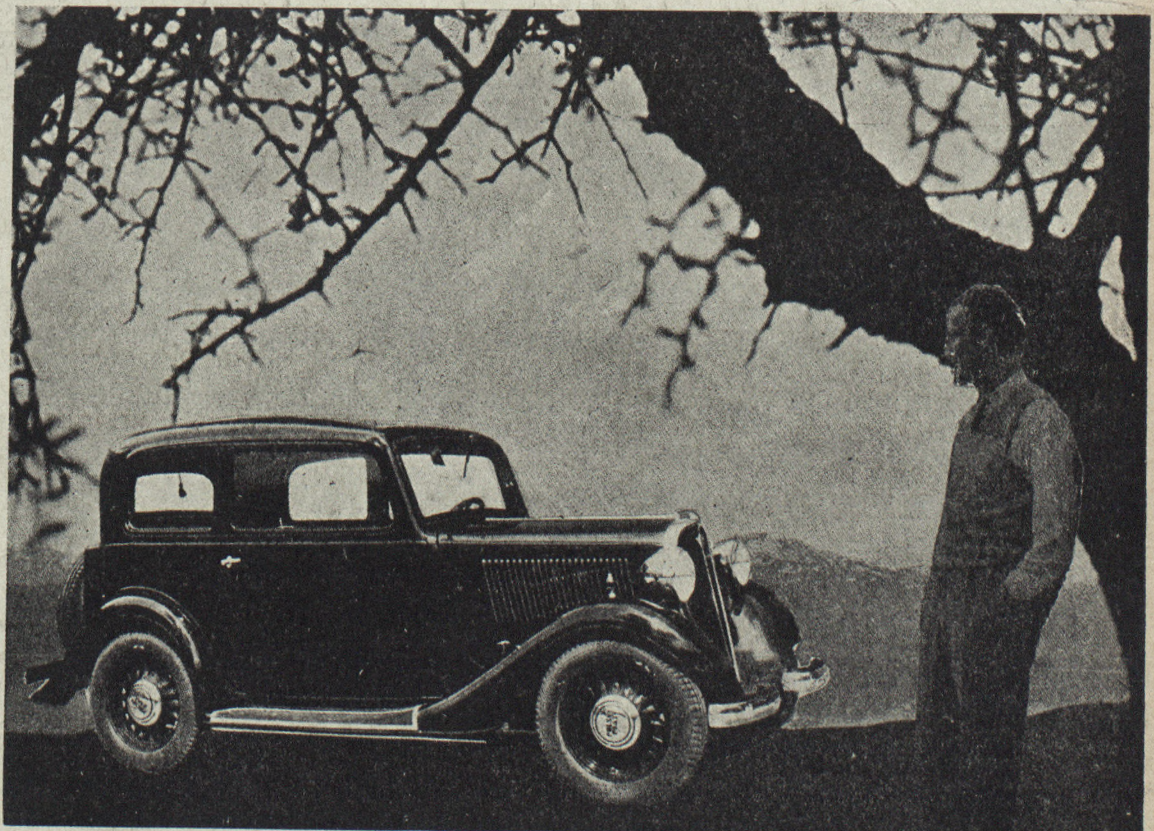
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Wiosenny spacer Polskim Fiatem



1936

KWIECIEŃ

4

cena 50 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA KWIECIEŃ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 4.

TREŚĆ ZESZYTU:

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu składa serdeczne życzenia WESOŁEGO ALLELUJA P. P. Członkom Klubu oraz Przyjaciołom i Sympatykom.

Musimy mieć 100.000 członków!

Szeroki zakres działalności Polskiego Touring Klubu i rola, jaką odgrywa w zapewnieniu opieki zwykłemu i zmotoryzowanemu turyście oraz w propagandzie naszego kraju zagranicą, nakłada na tę instytucję specjalne obowiązki.

Działalność Touring Klubu polega zatem na popieraniu i rozwijaniu turystyki polskiej oraz na propagandzie turystycznej Polski zagranicą.

W tym celu Touring Klub prowadzi organizację ruchu turystycznego drogą wyjednywania udogodnień i ułatwień dla turystów, wydawania czasopism, przewodników i map, urządzania odczytów i szerzenia propagandy turystycznej, opracowywania materjałów naukowych w dziedzinie turystyki, utrzymywania biur informacyjnych. Touring Klub prowadzi akcję poprawy środków komunikacji i ulepszenia hotelarstwa, popierania motoryzacji kraju, organizuje wycieczki krajowe i cudzoziemskie, imprezy turystyczne i sportowe. Touring Klub bierze udział w ochronie zabytków historycznych i osobliwości ziem polskich oraz współpracuje z pokrewnemi stowarzyszeniami w kraju i zagranicą.

Dla realizacji tak obszernego programu działalności Klubu istnieją organy wykonawcze t. zw. s e k c j e.

Organizacja Klubu jest wzorowana na analogicznych stowarzyszeniach zagranicznych. Polski Touring Klub jest członkiem Alliance International de Tourisme (Bruksela) i Conseil Central du Tourisme Internationale (Paryż), a zatem należy do wielkiej rodziny turystycznej całego świata, zrzeszonej w tych dwuch międzynarodowych organizacjach.

W tych warunkach Touring Klub może i powinien oddać nieocenione usługi Państwu w dziedzinie propagandy i winien być wykorzystany przez czynniki decydujące, jako instrument propagandy Polski na całym świecie. Zdajemy sobie dokładnie sprawę, że rozgłos to potęga. Po wojnie wszystkie państwa czynią dużo

wysiłków, nie zważając na koszty i posługując się najrozmaitszemi środkami, aby wieść o nich docierała możliwie do najdalszych zakątków świata.

Musimy zważyć, że propaganda urzędowa pochłania miljony złotych, gdy tymczasem akcja propagandowa prowadzona przez Polski Touring Klub, jako organizację społeczną, nie wymaga zbyt wielkiego nakładu pieniężnego.

Pomimo szczupłości funduszów i bez korzystania z subwencyj i specjalnych pomocy nasza akcja propagandowa dotarła do Japonji, Nowej Zelandji, Australji, Indyj, Brazylji, Cejlonu, Afryki Południowej, Argentyny i t. p.

Propaganda sprawiła, że hinduscy radżowie zapisują się na członków Polskiego Touring Klubu.

Na czem polega praca Zarządu Touring Klubu w tej dziedzinie?

Przedewszystkiem na wysyłaniu delegatów na kongresy i zjazdy międzynarodowe turystyczne i automobilowe, przyczem delegatami są zawsze właściwi ludzie, dający pełną gwarancję odpowiedniego reprezentowania naszego kraju zagranicą.

Następnym działem w akcji propagandowej jest zamieszczanie w prasie zagranicznej opisów oraz podawanie zagranicznym wydawnictwom perjodycznym ścisłych danych, dotyczących Polski.

Muszę z całym naciskiem podkreślić, że poważny sukces w akcji propagandowej zagranicą odnieśliśmy, przyjmując jako zasadę bezzwłoczne udzielanie odpowiedzi na listy z zagranicy i udzielanie zagranicznym organizacjom i instytucjom oraz osobom prywatnym szczegółowych i wyczerpujących informacji o Polsce.

To nie jest drobna rzecz.

Wszyscy doskonale wiemy i powinniśmy się tego wstydzić, że u nas w Polsce na listy nie zawsze się odpowiada.

Taki, niestety, jest nasz zwyczaj!

Lekceważenie jednak tych elementarnych obowiązków, szczególnie wobec zagranicy, jest niedopuszczalne i mści się tam na naszej opinji. Spełnienie natomiast tego „drobnego" obowiązku przyczynia się do traktowania nas przez obcych jako społeczeństwa równorzędnego, do którego ma się zaufanie.

Aby jednak prestige Touring Klubu zagranicą wykorzystać dla propagandy w całej pełni, nie wystarczą wyłącznie i jedynie tylko fundusze, jakie wpływają do kasy Klubu z opłat członkowskich — musi być zapewnione stałe moralne i materjalne poparcie całego społeczeństwa.

Po ostatniej reorganizacji Polskiego Touring Klubu liczymy na masowy napływ członków.

Zapewniamy naszym członkom jak najdalej idącą pomoc oraz ulgi i udogodnienia. Posiadamy ulgi w hotelach (w kraju i zagranicą), komunikacyjne, w uzdrowiskach, na materjały pędne, akcesorja samochodowe, w teatrach świetlnych i t. p. Dostarczamy naszym członkom bezpłatnie wydawnictwo Klubowe „Touring", oraz na warunkach ulgowych, mapy i inne wydawnictwa z dziedziny turystyki i motoryzacji.

Oddajemy do dyspozycji członków naszą czytelnię, zaopatrzoną w wydawnictwa polskie i obce z zakresu turystyki, motoryzacji, zagadnień drogowych i t. p. Nawiązaliśmy kontakt ze Zrzeszeniem Lekarzy w sprawie pomocy leczniczej dla członków Klubu na obszarze całego Państwa. Organizujemy imprezy turystyczne i sportowe. Wydajemy na warunkach ulgowych dla naszych członków tryptyki samochodowe i motocyklowe, a w roku bieżącym wydawać będziemy również tryptyki na łodzie motorowe, żaglówki, kajaki i rowery. Udzielamy bezpłatnie naszym członkom wyczerpujących informacyj zarówno dotyczących turystyki wogóle, jak i w sprawach samochodowych i stanu dróg w szczególności. Współpracujemy z władzami, urzędami i organizacjami społecznemi w sprawach turystyki i z turystyką związanych.

Jak wynika z tego pobieżnego szkicu metod pracy Polskiego Touring-Klubu — popieranie tej Instytucji jest obowiązkiem każdego obywatela, któremu dobro ogólne leży na sercu.

Polski Touring Klub powinien mieć nie trzy tysiące, lecz s t o t y s i ę c y c z ł o n k ó w, a wówczas zakres pracy jego w dziedzinie propagandy turystyki wogóle, a motoryzacji w szczególności, znacznie się rozszerzy i powiększy się również ilość ulg i udogodnień dla członków.

Klub nasz już obecnie ma możność zapewnić swym członkom takie korzyści i ulgi, że suma tych świadczeń przewyższa wysokość płaconej składki i dlatego każdy zarówno posiadacz samochodu, jak i zwykły turysta, we własnym interesie powinien zostać członkiem Polskiego Touring Klubu, mając zresztą na uwadze poważne jego cele i zadania.

Stanisław Reszczyński,
Prezes Zarządu Głównego
Polskiego Touring Klubu.

Dr. Mieczysław Orłowicz

Autem wzdłuż Karpat Polskich.

Jak wiadomo południową granicę Polski stanowią Karpaty, pasmo górskie, opasujące półkolem przedwojenne Węgry, które ciągnie się ogromnym łukiem rozpoczynającym się od Dunaju między Wiedniem a Bratislawą, a kończącym również nad Dunajem na granicy rumuńsko - jugosłowiańskiej koło Orszowy. Poszczególne pasma Karpat leżą zatem w Czechosłowacji, Polsce i Rumunji.

Karpaty Polskie dzielą się na kilka dość odmiennych od siebie części. Większa część pasm Karpat Polskich są to góry z piaskowca o łagodnie nachylonych stokach, bardzo bogate w lasy szpilkowe, rzadziej w liściaste. Całkowicie odmiennym charakterem wyróżniają się granitowe Tatry oraz wapienne Pieniny.

Wzdłuż całych Karpat Polskich od granicy Czechosłowacji pod Cieszynem do granicy Rumunji pod Kutami, ciągnie się szosa podkarpacka, mająca wraz z odnogami wgłąb dolin karpackich blisko 1000 km długości. Wycieczka tą szosą pozwoli automobiliście poznać najpiękniejsze okolice Polski, jej największe zakłady kąpielowe, stacje turystyczne i stacje sportów zimowych, interesujące tereny naftowe, a wreszcie najciekawsze w Polsce, a jedne z najciekawszych w Europie terenów etnograficznych, którymi są Podhale i Huculszczyzna.

Podróż rozpoczynamy od Cieszyna, miasta położonego na granicy Polsko - Czeskosłowackiej. Jadąc główną ulicą Czeskiego Cieszyna nie zwracamy nawet uwagi na niewielki most, który dzieli Cieszyn na dwie połowy. Po przekroczeniu tego mostu znajdujemy się już w Polsce. Na lewo na wzgórzu mijamy dawny zamek arcyksięcia Fryderyka, z wznoszącą się nad nim wieżą po zamku Piastów Śląskich ze średnich wieków. Mijamy rynek Cieszyna z charakterystycznemi podsieniami i wkrótce wjeżdżamy w pagórkowatą okolicę przedgórza Karpat.

9 km. za Cieszynem mijamy Goleszów z największą cementownią na Śląsku, i skręcamy ku południowi w górną część doliny rzeki Wisły, która w tych właśnie górach ma swe źródła. Góry te noszą nazwę Beskidów Śląskich.

W dolinie Wisły mijamy osadę przemysłową Ustroń (14 km) rozwijającą się również jako letnisko, z zakładem kąpieli borowinowych, który ściąga rocznie około 3000 gości. Mkniemy dalej po asfaltowej szosie, zbudowanej niedawno przez województwo śląskie. Od przystanku kolejowego Polana 3 km za Ustroniem warto zboczyć w lewo, aby po 7 km serpentynowej drogi, zbudowanej wr. 1934, stanąć przed schroniskiem P. T. Tatrzańskiego pod szczytem Równicy (888 m), skąd bardzo piękny widok na Beskidy Śląskie i Śląskie Zagłębie Węglowe.

Wracamy w dolinę Wisły i mijamy kolejno dużą wieś Wisłę (22 km), zarazem największe letnisko śląskie z frekwencją około 4000 gości rocznie, z szeregiem hoteli i pensjonatów, rozrzuconych na wzgórzach. Na jednym z nich zdala od osady stoi pałac letni Prezydenta Rzplitej Polskiej. Ulubioną wycieczką turystyczną jest Barania Góra (1214 km), skąd wypływa rzeka Wisła (14 km).

Za Wisłą szosa wznosi się w malowniczych serpentynach na przełęcz Kubalonkę (760 m), gdzie wykończono w 1936 r. budowę jednego z największych sanatorjów w Polsce, przeznaczonego dla młodzieży zagrożonej gruźlicą.

Najbliższą wsią jest Istebna (35 km) malowniczo położona na wzgórzu, zabudowana charakterystycznemi drewnianemi domami góralskiemi. Mieszkańcy tutejsi zachowali jeszcze oryginalne stroje ludowe. Dla ich obejrzenia najlepiej przybyć do Istebnej w niedzielę w czasie nabożeństwa.

Za Istebną szosa biegnie dalej po wzgórzach, zawracając ku wschodowi. Mijamy wieś Koniaków, a 3 km dalej przekraczamy granicę woj. krakowskiego i woj. śląskiego. Część

Karpat, przez które jedziemy od Cieszyna aż po Krynicę nosi nazwę Beskidów Zachodnich.

W dalszej podróży mijamy kilka miasteczek i osad fabrycznych, położonych nad rzeką Sołą, dopływem Wisły. Leży nad nią też Żywiec (69 km) miasto powiatowe o 10000 m. z gotyckim kościołem farnym z XV w. starym kościołem św. Krzyża i pałacem, stojącym w dużym parku, który należy do spolonizowanej linji domu Habsburgów. Przed miastem mijamy browar arcyksiążęcy, którego piwo cieszy się opinją jednego z najlepszych w Polsce.

Za Żywcem szosa biegnie przez wzgórza w kierunku wschodnim. Najbliższem miasteczkiem jest Sucha (10 km), położona w dolinie Skawy z pięknym pałacem renesansowym z XVI w., należącym obecnie do hr. Tarnowskich.

Za Suchą biegnie szosa doliną rzeki Skawy. Mijamy w niej miasteczko Maków (107 km) z okazałem nowoczesnem sanatorjum kolejowem, a w dalszym ciągu na wzgórzu mały ale malowniczy Jordanów, (127 km) z charakterystycznemi domami drewnianemi w Rynku i sąsiednich ulicach.

Dla krótkiego postoju nadaje się Rabka (142 km). Jest to jeden z największych zakładów kąpielowych w Polsce o wodach jodowo bromowych zwany „rajem dzieci" z frekwencją około 20.000 gości rocznie. Odtąd rozpoczynają się stroje góralskie. Z Rabki jedziemy w kierunku południowym.

Mijamy Chabówkę, za którą zaczynamy się wznosić na wzgórze Obidową, stanowiące dział wód między Rabą a Dunajcem. (812 m). Po 12 km za Rabką z grzbietu Obidowej ukazują się w całym majestacie Tatry, widoczne stąd w całej długości, jak potężny mur, postrzępiony śmiało zarysowanemi i stromymi zębami granitowych turni. Stoi tu kaplica drewniana Krakowskiego Klubu Automobilistów, pod wezwaniem Św. Krzysztofa.

U naszych stóp leży Podhale, obszerna wyżyna położona pod Tatrami, zamieszkana przez górali. Ich wsie posiadają oryginalne budownictwo drewniane, swoistą sztukę ludową, górale zachowali też dotychczas swoje piękne i charakterystyczne stroje.

Zjeżdżamy w dół w dolinę Dunajca i mijamy miasto powiatowe Nowy Targ (166 km) o 10.000 m., a za niem szereg bezpośrednio sąsiadujących z sobą oryginalnie zabudowanych wsi góralskich.

W górnym końcu doliny Dunajca u stóp Tatr leży Zakopane (190 km), położone na poziomie 855 m. Jest to największe letnisko, stacja klimatyczna i stacja sportów zimowych w Polsce, z frekwencją około 60.000 gości rocznie, nie licząc chwilowo bawiących tu turystów w ilości conajmniej 100.000 rocznie. Bardzo ożywione życie panuje tu w pełnym sezonie letnim i zimowym. Na ulicah Zakopanego zwracają uwagę oryginalne stroje górali.

Główną atrakcją Zakopanego są Tatry, najwyższe góry Polski z szeregiem szczytów, które przewyższają 2600 m. Dla automobilistów najbardziej poleconą wycieczka autem dobrą szosą do jeziora Morskie Oko (31 km), położonego w jednej z najpiękniejszych dolin tatrzańskich na poziomie 1340 m. Stąd wskazana piesza przechadzka (1 godzina) do położonego znacznie wyżej Czarnego Stawu u stóp Rysów (2503 m) najwyższego punktu Polski. Bawiąc w Zakopanem należy też odbyć wycieczkę kolejką linową otwartą w 1936 r. na szczyt Kasprowy (1988 m), skąd rozciąga się piękny widok na Tatry.

W dalszej drodze wyjeżdżamy z Zakopanego tą samą szosą do Nowego Targu (23 km od Zakopanego), tu zaś skręcamy ku wschodowi doliną Dunajca, mając w kierunku południowym widok na Tatry, w kierunku północnym na pasmo Gorców, Mijamy kilka wsi, zamieszkałych przez ludność góralską, z których Łopuszna (30 km), Harklowa, (34 km), a przedewszystkiem Dębno (36 km) mają piękne bardzo charakterystyczne stare kościoły drewniane. Kościół w Dębnie, pochodzący z początków XVI w. zachował wewnątrz bardzo oryginalną ówczesną polichromję ludową.

(d. c. n.)

Mrzonki motoryzacyjne

Jak zwykle w okresie zbliżającego się sezonu, daje się zauważyć podniecenie w sferach samochodowych. Wiadomości „sprawdzone u źródła" i „nowiny ze sfer miarodajnych" sypią się ze wszystkich stron: montownie zadecydowane, Ford w Bydgoszczy i Sanoku, General Motors w Warszawie i Piotrkowie, produkcja krajowa będzie powiększona, w najbliższych dniach pojawią się na rynku dumpingowe samochody japońskie, dziesięć tysięcy wozów niemieckich już w drodze jako pokrycie zamrożonych naszych należności, samochody zwolniono od podatku, benzyna stanieje lada dzień i t. d. i t. d.

Jednem słowem — róg obfitości plotek z samochodowego magla.

Wszyscy są w radosnem oczekiwaniu cudu, nowej ery — rozkwitu polskiej motoryzacji.

Montownie zagraniczne będą proponować każdemu obywatelowi samochód prawie za darmo na wieloletnie raty; japońskie samochody będą po tysiąc złotych, cła będą zniesione, amerykańskie luksusowe wozy będzie można nabywać po amerykańskich cenach fabrycznych. Wer-

tujemy amerykańskie czasopisma: ultra nowoczesne limuzyny „Chevrolet" $ 495 = 2.600 zł, „Dodge" $ 640 = 3.400 zł, „Hudson" $ 710 = 3.750 zł, 8-cylindrowy „Packard" tylko $ 990 = 5.250 zł, „La Salle" $ 1.165 = 6.200 zł, a „Cadillac'a" będziemy mieli już za $ 1.645 = 8.900 zł. — Nie widzimy, że przy cenach stoi „od", że są to ceny prawie bez niezbędnego wyekwipowania, zapominamy, że transport do Polski, ubezpieczenie, koszty manipulacyjne, handlowe, kredytu, podatki i t. p. nieuniknione i uznane na całym świecie wydatki muszą cenę wozu w Polsce zmienić do niepoznania. Zapomnieliśmy również o cle, które jest przyjęte na całym świecie przy imporcie i które nawet w razie oczekiwanego obniżenia musi cenę wozu wybitnie powiększyć.

Ale nie ściągajmy cugli naszym marzeniom! Przypuśćmy, że ograniczenia wwozu, barjery celne, cały bilans handlowy — zostaną jutro zniesione. Na rynku polskim pojawiły się w wielkiej ilości bogate „najnowsze" wozy zagraniczne — po cenach rewelacyjnych, o jakich nam zdemotoryzowanym się nie śniło. *Czy będzie wtedy stać nas na utrzymanie* pięknych wozów o wielocylindrowych potężnych silnikach, pochłaniających ogromne ilości tak drogiego u nas paliwa, zdzierających kosztowne opony, niszczących się w szybkiem tempie na polskich drogach?

Czy tak reklamowany zryw, połykający jak smok benzynę, czy łatwość rozwijania wielkich szybkości — mogą być wykorzystane na polskich szosach, poprawianych kilometrami, gdzie gładka nawierzchnia przechodzi raptem w dziury i wyboje?

Czy modna aerodynamiczna linja nie jest osiągnięta kosztem miejsca i wygody pasażerów, tłukących głową o pałąki niskiego dachu — na polskich dołach? Wreszcie wyrafinowane, obliczone na snobów ulepszenia, jak zautomatyzowana czy elektryczna zmiana przekładni bez poczciwego, niezawodnego lewarka, automatyczne sprzęgła, samoczynnie działające rozruszniki lub radjo niesłychanie komplikujące instalację, czy nie będą źródłem utrapień i utknięć w drodze dla naszych automobilistów — przy zupełnym braku pomocy na szosach i braku prawdziwych mechaników, nie tych naszych — ze ślusarzy, umiejących trochę kierować samochodem? Czy piękne reflektory, tworzące całość z aerodynamicznemi błotnikami nie spowodują trudności i nadmiernych kosztów naprawy, gdy „podcięty" taksówkarz, wroga „sałata" — na mieście, poczciwa krowa bez opieki lub koń nie kierowany przez śpiącego kmiotka — na szosie — stukną lub zawadzą o luksusową aerodynamiczną limuzynę?

Odpowiedź na te pytania sama się nasuwa i ściąga nas w rzeczywistość... Nasza motoryzacja jest zgłodniała i wycieńczona i nie można jej karmić słodyczami; darowanie nędzarce sukni balowej nie jest rzeczą właściwą; tak samo niecelowem byłoby motoryzowanie kraju za pomocą 100-konnych limuzyn, wyposażonych w najróżnorodniejsze skomplikowane szykany, zwane szumnie ulepszeniami, które służą przedewszystkiem poto, by zachęcić szerokie rzesze zblazowanych Amerykanów do wyzbycia się zeszłorocznych samochodów i stworzenia nowych możliwości sprzedaży na rynku bliskim nasycenia. Nie mamy bynajmniej zamiaru obniżania wartości i zalet produkcji amerykańskiej, która dzisiaj jest jedną z najwyżej postawionych na świecie. Ale trudno zaprzeczyć faktowi, że są to wozy kosztowne w eksploatacji właśnie ze względu na główne swe zalety. — Weźmy tak reklamowaną i miłą dla automobilisty nerwowość czyli zryw, który wozy amerykańskie zawdzięczają przedewszystkiem swym ogromnym silnikom. Pamiętajmy, że litraż przeciętnego wozu amerykańskiego zaczyna się od 3,5 ltr.! Stąd zużycie paliwa od 17 ltr. (tak, minimum 17 ltr.!) na sto kilometrów i wzwyż! Każde naciśnięcie akceleratora powodujące skok naprzód — to przyśpieszone zużycie mechanizmów i opon. Dlatego w handlu samochodami amerykańskiemi niezmiernie ważnym warunkiem jest zapewnienie części zamiennych, które przy europejskich samochodach średniolitrażowych idą w dużo mniejszych ilościach.

Demotoryzacja Polski jest przedewszystkiem wynikiem zubożenia kraju. Przecież w latach prosperity 1925, 1927 i 1929 ceny wozów były znacznie wyższe, niż obecnie (dolar = 8,90 zł — dzisiaj 5,28), restrykcje fiskalne i administracyjne (poza podatkiem drogowym), były te same. *Dzisiejsi nabywcy — to zubożali kandydaci na wozy niewielkie i tanie w eksploatacji.* Dlatego Polsce potrzebne są samochody proste w konstrukcji, mocne, wysokobudowane, oszczędne, obsługa których musi być ułatwiona, nie wymagająca nadzwyczajnych, specjalnie szkolonych mechaników. Dla polskiego automobilisty potrzebny jest przedewszystkiem wóz mały lub średni, konstruowany z myślą o Polsce, o wzmocnionej naprawdę (nie na autostrady) ramie, resorach i osiach; na szerokich (ale bez przesady) oponach, z silnikiem bez pretensji do nadzwyczajnych zrywów „150 km na pierwszym kilometrze", bo to kosztuje, zrywa wszystko, zdziera gumy i połyka benzynę, która jest w Polsce jednym z najważniejszych objektów eksportowych i nie łudźmy się, by ona rychło była sprzedawana w kraju po cenach amerykańskich.

Rynek polski jest kroplą w morzu dla zagranicznych fabryk samochodowych, budujących wozy wielkiemi serjami. Żadna z nich nie zmieni jednej śrubki dla polskiego odbiorcy, nabywającego zaledwie kilkadziesiąt wozów rocznie.

Opowiadania o typach kolonjalnych są bajeczką dla klijenta z dzikiego Wschodu (Polski), bo „prawdziwie dzikie" kraje jak Afryka lub Azja — mają tylko autostrady. Tam zaś, gdzie niema dróg, tam wogóle samochód nie jest brany pod uwagę i nikt dla takich miejscowości nie buduje seryjnych wozów.

Inż. G. i T.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów

Motoryzacja Z. S. S. R.

Produkcję samochodów w Rosji rozpoczęto około 1906 roku w Fabryce Wagonów w Rydze. T. zw. „Rusko-Bałtijskij Wagonostroitelnyj Zawod" wykonał ogółem w okresie 1906—1915 około 600 sztuk samochodów osobowych, wzorowanych na ówczesnych samochodach niemieckich „Benz'a".

Podczas wojny europejskiej, wobec konieczności wojskowych, zostało uruchomione w Rosji 6 fabryk, najgłówniejsze z których: w Moskwie („Amo"), w Rybińsku i Jarosławiu — miały produkować od 3.000—4.000 sztuk rocznie.

W unieruchomionych przy końcu wojny europejskiej i podczas przewrotu bolszewickiego fabrykach, podjęto produkcję dopiero w latach 1924-25, a mianowicie: w „Amo" w Moskwie, jako fabryce im. Stalina, w 1925 r. w Jarosławiu, wreszcie w końcu 1925 r. uruchomiono fabrykę „Spartak".

Prowadzona we własnym zakresie do 1929 roku produkcja — była bardzo znikomą i wynosiła:

w 1924 r.	20 samochodów i	11 traktorów
„ 1925 „	116 „	400 „
„ 1926 „	360 „	800 „
„ 1927 „	475 „	920 „
„ 1928 „	830 „	1280—2000

W latach 1928-29 przy pomocy wielkich amerykańskich Towarzystw zostają zreorganizowane fabryki „Stalina" w Moskwie i w Jarosławiu, a pozatem zostaje założona fabryka „Im. Mołotowa" w Gorkach (Niżnij Nowgorod), gdzie rozpoczęto produkcję 4-cylindrowych samochodów, będących dokładną prawie kopją Forda — modelu 1929.

Począwszy od tego okresu — następuje przełom i produkcja w szczególności od roku 1931 (po zupełnem uruchomieniu wskazanych fabryk i rozbudowie nowych fabryk traktorów w Leningradzie „Krasnyj Putiłowiec", w Czelabińsku i w Charkowie) — zaczyna, jak zresztą we wszystkich prawie gałęziach przemysłu w Z. S. S. R., gwałtownie wzrastać, wynosząc:

Rok	Samochodów	Traktorów
1929	1.700	4.850
1930	4.225	10.750
1931	20.575	40.000
1932	25.400	48.930
1933	49.820	65.000
1934	72.460	90.700
w ciągu 11 mies. 1935	87.100	około 93.000

Rozkład produkcji za 11 miesięcy 1935 r., przedstawia się jak następuje:

Fabryka	Osob.	Cięż.	Ogółem
„Siz" w Moskwie		27.640	27.640
„Jaz" w Jarosławiu		2.317	2.317
„Gaz" w Gorkach	17.600	39.543	57.143
Ogółem	17.600	69.500	87.100

Rozkład produkcji traktorów był następujący:

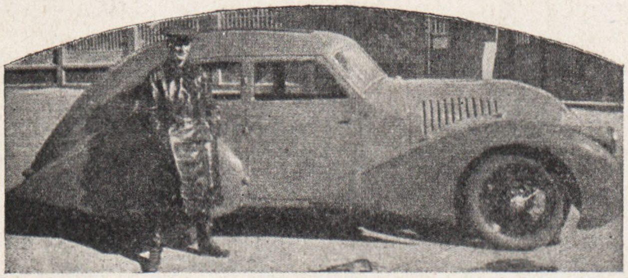
Fabryka „STS"	— Stalingrad	— ok. 35.500
„ „CHTS"	— Charków	— „ 37.300
„ „TSCHTS"	— Czelabińsk	— „ 18.200
Różne (montownie etc.)		— „ 2.000
Razem		93.000 szt.

Ponieważ w listopadzie 1935 r. wprowadzono w większości fabryk metodę Stachanow-Bussygina, zwiększającą produkcję o 1,8—2 razy, należy przypuszczać, iż produkcja w roku 1935 przekroczy przepisany program ca 92.000 sztuk wozów i dojdzie do 100—105.000 sztuk samochodów i 110.000 traktorów.

Rezultaty osiągane przy zastosowaniu metody Stachanow-Bussygina, wprowadzenie której zaczyna zresztą już natrafiać na pewien o-

pór i reakcję ze strony robotników, narazie przynajmniej są bardzo znaczne.

W fabryce samochodów w Gorkach w końcu listopada i w grudniu 1935 r. osiągnięto rekordową wysokość dziennej produkcji — do 202 sztuk, podczas gdy przedtem przy 2-ch zmianach główną taśmę opuszczało maksimum 148 sztuk samochodów dziennie, a w fabryce traktorów w Stalingradzie uzyskano nawet produkcję podwojoną (do 170 silników dziennie — przy 2-ch zmianach).



Nowa aerodynamiczna 6-cio osobowa kareta produkcji Z. S. S. R.

Największą z fabryk jest obecnie fabryka „Mołotowa" w Gorkach, program której w ciągu 2 lat ma być doprowadzony do 300.000 jednostek, dalej fabryka „Stalina" w Moskwie „Siz" (dawniej „Amo"), której produkcja w 1937 roku dojść miała do 70.000 sztuk 5-tonnowych ciężarówek; pozatem fabryka ma podjąć produkcję wozów osobowych do 20.000 sztuk i części samochodowych. — Wobec zaś wprowadzenia metody Stachanowa, fabryka ta po zmodernizowaniu urządzeń technicznych ma osiągnąć w 1937 roku zdolność produkcyjną do 95—100.000 samochodów ciężarowych, prócz wozów osobowych. Na 3-ciem miejscu stoi „Jaz" w Jarosławiu, której produkcja ma być doprowadzona podczas drugiej piatiletki do 25.000 sztuk samochodów ciężarowych rocznie. — Pozatem istnieją fabryki w Stalingradzie, Nowosibirsku, Samarze (ciężarówki 5-ton.), Kamańsku na Uralu, montownia na Syberji, na Kaukazie i wreszcie fabryka gaźników w Samarze i fabryka łożysk kulkowych w Moskwie (Szarikopodszypnik), posiadająca miesięczną produkcję od 1.500.000 — 2.000.000 łożysk.

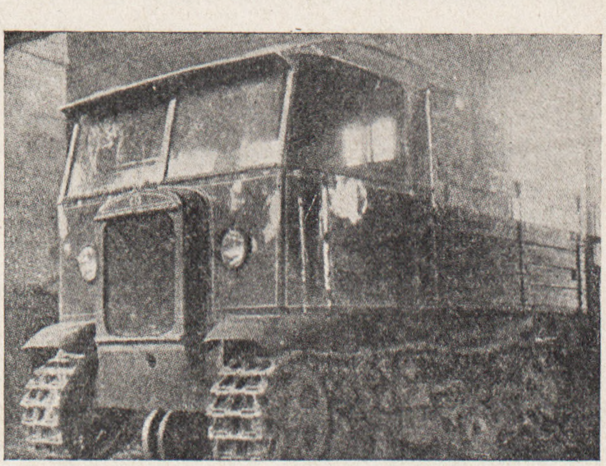
Podjęto również w Rosji produkcję silników Diesel'a, własnego systemu, których wyrabia się obecnie 6 typów o mocy od 42—95 KM, przeznaczonych do 5-tonnowych ciężarówek i traktorów. — Najlepszym zdaje się być typ „KODJU" 6 cylindrowy o mocy 90 KM (przy 1600 obr./min.), przeznaczony do 5-tonnowych ciężarówek, wykonywanych w Jarosławiu. — Silniki te brały udział w raidach Moskwa — Karakum i Moskwa — Tyflis. Podwozia z fabryki „Stalina" i z Jarosławia z silnikami własnemi i zagranicznemi — przebyły te trasy po bezdrożach — naogół w dobrej kondycji.

Prócz silników Diesel'a produkuje się w Z. S. S. R. kilka typów generatorów na drzewo, z których „Awtodor", przystosowany do silników benzynowych ciężarowych — dla drzewa brzozowego (o ca 7% wilgoci) daje około 70—75% oszczędności na koszcie paliwa. — Pozatem w Piasowsku nad Morzem Azowskiem, wydobywany gaz ziemny zaczynają stosować do napędu ciężarówek.

Programy na przyszłość przewidują znaczne powiększenie produkcji, jak to uwidoczniono w poniżej podanych tablicach:

Fabryka	Rozp. budowę	Zakończą	Zdolność producyjna
„Mołotowa"—Gorki	1929	1937	300.000 sam.
„Stalina"—Moskwa	1928	1936	70.000 „ cięż.
„ „			20.000 „ osob.
Ufa	1935	1939	100.000 „ 3 t. cięż.
Stalingrad	1936	1940	100.000 „ 3 t. „
Jarosław	1934	1938	25.000 „ 5 t. „
Samara	1936	1941	25.000 „ 5 t. „
Ufa—silników	1931	1936	50.000 szt. silników
5 montowni (Ukraina)			
Azja Centr., Syberja			
i Kaukaz	1935	1938	150.000 różn. sam.
Samara—gaźników	1931	1936	550.000 gaźników

Pozatem trzy fabryki traktorów w Czelabińsku i Stalingradzie (wyrabiające traktory taśmowe) i Charkowie (traktory na kołach) mają w roku 1936 posiadać zdolność produkcyjną roczną — do 120.000 — 130.000 sztuk.



Ciągnik wykonany w fabryce w Stalingradzie.

Ciekawem jest to, że od roku 1934 Z. S. S. R. rozpoczęły eksport samochodów; w tym celu stworzono specjalne Towarzystwo „Awto-Eksport", zajmujące się eksportem do Turcji i Krajów Wschodnich.

Wszystkie fabryki ciągle się modernizują, wprowadzają ulepszenia i montują nowe inwestycje.

Fabryka „Mołotow" w Gorkach podejmuje produkcję nowego typu samochodu osobowego „M I". — W tym celu w ciągu pierwszych 4 miesięcy b. r. ma być ustawionych około 2.000 obrabiarek i urządzeń, nabytych zagranicą, przeważnie w U. S. A.

Również uległ zmianom w ostatnich czasach program fabryki „Stalina" w Moskwie podejmującej w roku 1936 produkcję dużych 7-osobowych samochodów z silnikami 90/100 KM.

Urządzenia i przyrządy do wykonania odpowiednich aerodynamicznych karoseryj — zakupiono już w E. G. Budd Manufacturing Company w Philadelfji.

Pozatem w ostatnich czasach nabyto w Czechosłowacji 23 urządzenia do wyrobu odlewów metalowych dla przemysłu samochodowego; część tych urządzeń (13) już dostarczono — pozostałe zaś mają być dostarczone do końca kwietnia b. r. — Wartość dokonanego zamówienia, zawartego w ramach Czechosłowacko - Rosyjskiego porozumienia kredytowego — wynosi około 2,7 miljona Kc.

Ilościowy stan taboru w Z. S. S. R., przedstawia się jak następuje:

Na	1.I.	1924 r.	było	w Rosji	18.700	szt.	samochodów
„	„	1927 „	„	„	18.200	„	„
„	„	1929 „	„	„	28.200	„	„
„	„	1930 „	„	„	30.300	„	„
„	„	1931 „	„	„	33.600	„	„
„	„	1932 „	„	„	61.600	„	„
„	„	1933 „	„	„	75.000	„	„
„	„	1934 „	„	„	125.000	„	„
„	„	1935 „	„	„	180.000	„	„

z czego:

140.000 samochodów ciężarowych
33.500 „ osobowych
6.000 autobusów

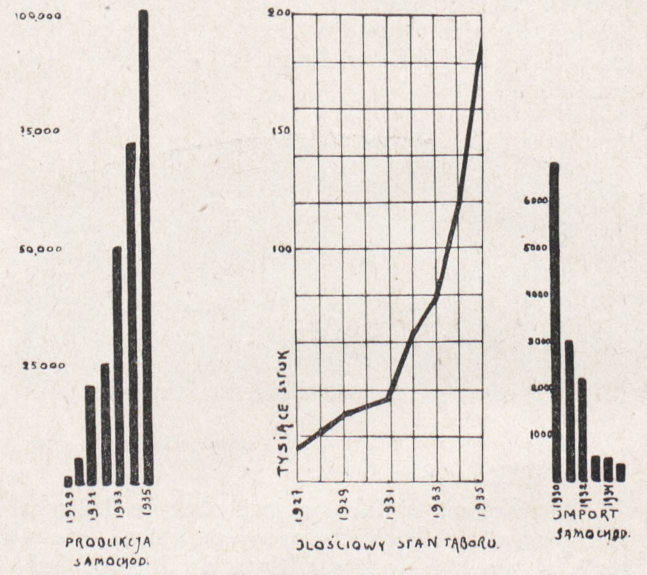
180.000 sztuk — nie licząc traktorów,

zaś w roku 1938 mają Sowiety posiadać 580.000 — 600.000 samochodów.

Jak widać z podanego powyżej — Rosja Sowiecka zajęła w produkcji samochodów czwarte miejsce w Europie (po Wielkiej Brytanji, Rzeszy Niemieckiej i Francji). — Wobec rozwoju własnego przemysłu samochodowego, spada od roku 1930 bardzo szybko import samochodów, który wynosił:

w roku	1930	6.680	sztuk
„ „	1931	2.890	„
„ „	1932	2.321	„
„ „	1933	448	„
„ „	1934	428	„
„ „	1935	ok. 380	„

Ten nieprawdopodobnie szybki rozwój przemysłu samochodowego w ciągu 10, a właściwie 8 lat ostatnich, tłumaczyć należy specjalną uwagą, jaką w Sowietach poświęca się temu jednemu z najważniejszych elementów uzbrojenia państwa, tembardziej, że większość samochodowych i traktorowych fabryk rosyjskich zaprojektowano tak, aby w razie wojny mogły nastawić się na możliwie szybkie przejście na produkcję czołgów.



Rys. 3.

Tem niemniej jednak, mimo wysokich rezultatów cyfrowych — rosyjska produkcja samochodowa szwankuje jeszcze, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i technicznym, o czem zresztą spotyka się często wzmianki w prasie sowieckiej.

Nowe zdobycze techniki samochodowej i nowoczesne metody pracy — nie dają się tak łatwo przeflancować na grunt rosyjski. Wobec takiego stanu rzeczy wysyłano z Rosji kilkakrotnie w latach 1934 i 1935 komisje w celu przestudjowania nowych metod produkcji zagranicą i zapewnienia sobie pomocy technicznej.

Między innemi, inżynierowie z fabryki „Mołotowa" w Gorkach, udali się na 6 miesięcy do Ameryki do Zakładów Ford'a i General Motors Co, to jest do tych, którzy byli od kolebki wychowawcami nowego rosyjskiego przemysłu samochodowego i dzięki rozumnej i fachowej pomocy których — przemysł ten od roku 1930-31 zaczął się poważnie rozwijać.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

KONFERENCJA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA DROGACH.

Polski Touring Klub zorganizował w dniu 24 marca b. r. we własnej siedzibie konferencję informacyjną na temat zwiększenia bezpieczeństwa ruchu motorowego na drogach w Polsce. W konferencji wzięło udział kilkunastu wybitnych przedstawicieli świata automobilowego w osobach przedstawicieli zbliżonych do sfer oficjalnych, ekspertów zagadnienia ruchu kołowego na drogach i przemysłu samochodowego.

Konferencja miała przebieg niezwykle poważny, a w czasie dyskusji wypowiedzieli swe uwagi, dezyderaty i projekty na przyszłość niemal wszyscy jej uczestnicy. Uchwał nie powzięto żadnych, poprzestając jedynie na wymianie poglądów, spostrzeżeń oraz scharakteryzowaniu najważniejszych bolączek i potrzeb współczesnego ruchu kołowego na drogach publicznych w Polsce.

W dyskusji wysunięto szereg ciekawych rozwiązań wzmożenia bezpieczeństwa, stosowanych zarówno doraźnie jak i na przyszłość.

Do najważniejszych punktów omówionych w czasie konferencji należą m. in.:

a) prowadzenie w porozumieniu z władzami szkolnemi akcji propagandowej na terenie szkół powszechnych i średnich o konieczności utrzymania porządku i bezpieczeństwa na drogach przez stosowanie się do istniejących przepisów. Jako jeden ze środków powyższej akcji uznano wydanie afiszów propagandowych o odpowiedniej treści, gdyż jak wynika z dotychczasowego doświadczenia, ten środek najlepiej trafia do psychiki młodzieży i szerokich mas,

b) stworzenie silnej policji drogowej, którąby stale czuwała nad wykonywaniem istniejących przepisów drogowych przez wszystkich znajdujących się na drogach publicznych,

c) Polski Touring Klub posiada już w tej chwili szereg zgłoszeń swoich członków, którzy zaofiarowują bezpłatnie swoje samochody z kierowcami do dyspozycji władz kontrolujących ruch na drogach, w celu umożliwienia zwiększenia lotnej kontroli prawidłowości ruchu na drogach publicznych, w szczególności na odcinkach podmiejskich,

d) stwierdzono, że organizowane dotychczas „Tygodnie ciszy" i „Tygodnie nauki przechodzenia przez jezdnię" są imprezami chybionemi i dezorjentują publiczność Wskazane byłoby natomiast stałe stosowanie przepisów o przechodzeniu przez jezdnię w pewnych przeznaczonych na to miejscach i zakaz podawania sygnałów na każdego przechodnia i przy każdym zakręcie ulicy, tak jak to jest stosowane obecnie zagranicą. Należy w przechodniów wpoić przekonanie, że jak trotuar jest ich domeną, tak jezdnia należy do pojazdów i wkraczając na nią przechodzień winien sam zwracać baczną uwagę na własne bezpieczeństwo,

e) wypowiedziano się za koniecznością wprowadzenia trójkolorowej sygnalizacji automatycznej na skrzyżowaniach ulic i zwiększenia jej ilości,

f) uznano również za konieczne wprowadzenie wskaźników zmiany kierunku ruchu przy tramwajach, takich samych, jakie obowiązują wszystkie inne pojazdy mechaniczne,

g) wysunięto wniosek o zwrócenie się do prasy z prośbą o bardziej bezstronne oświetlanie wypadków samochodowych, zwłaszcza ulicznych, gdyż przedstawianie przeważnie kierowców samochodów, jako głównych i jedynych winowajców, nie jest zgodne z rzeczywistością. Wywołuje to natomiast wśród olbrzymich rzesz czytelników wrażenie, że pojazdy mechaniczne są jedyną przyczyną nieszczęśliwych wypadków, przez całkowite pominięcie milczeniem niesfornego zachowania się przechodniów na jezdni, przeznaczonej w rzeczywistości dla pojazdów,

h) uznano za wskazane, aby opracowywane przez władze przepisy o ruchu kołowym przed zatwierdzeniem ich i wejściem w życie były przesyłane zainteresowanym organizacjom społecznym. Po zamknięciu dyskusji obecni wystąpili z prośbą do Zarządu P. T. Klubu, aby w najbliższej przyszłości zwołał oficjalną konferencję na temat bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, podstawą której byłyby dezyderaty i wnioski poruszone na odbytej wstępnej konferencji.

KOMISJA TECHNICZNA POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Nienormalnie wysokie koszty eksploatacji samochodu i szybkie jego zużywanie się są wynikiem nietyle złego stanu dróg — jak zwykło się u nas narzekać, a przedewszystkiem braku umiejętnej obsługi.

Samochód, zwłaszcza nowoczesny, jest maszyną skomplikowaną i wymaga od kierowcy znajomości jego mechanizmów i odpowiedniej opieki.

Dlatego większość posiadaczy samochodów nie będąc specjalistami staje się zależną od kierowców, oraz warsztatów i garaży, niezawsze sumiennych i fachowych. Zwłaszcza orgję wyzysku i przekupnego faktorstwa można zaobserwować w handlu używanemi czyli „okazyjnemi" samochodami.

Stąd znaczna ilość ludzi pokrzywdzonych, często zrujnowanych i w końcu zniechęconych do automobilizmu.

Z opisanego powyżej stanu polskiego automobilizmu rzuca się odrazu w oczy konieczność stworzenia w Polsce niezależnego i etycznego organu doradczego, złożonego z niewątpliwych i bezstronnych fachowców. Biorąc pod uwagę istniejące u nas stosunki, Polski Touring Klub przystąpił do stworzenia przy Sekcji Samochodowej Komisji Technicznej.

Eksperci Komisji Technicznej dokonywują wszelkiego rodzaju ekspertyz i porad w zakresie automobilizmu i pokrewnych sportów motorowych jak motocykle, łodzie motorowe i t. p.

W sprawie udzielenia porad należy zwracać się pisemnie lub telefonicznie do Polskiego Touring Klubu w Warszawie, ul. Kredytowa 5, tel. 207-04.

KALENDARZYK IMPREZ POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu na ostatniem posiedzeniu zatwierdziła następujący kalendarzyk imprez samochodowych na rok 1936:

W początkach maja odbędzie się plakietowy zjazd gwiaździsty do Spały.

11. czerwca Zjazd Plakietowy do Łowicza na uroczystości związane z 800-leciem miasta Łowicza.

W lipcu projektowany jest zbiorowy wyjazd do Berlina na Olimpjadę sportową.

15 — do 16 sierpnia Zjazd Plakietowy polsko-niemiecki nad jeziora Mazurskie do Rudczan.

We wrześniu projektowany jest Zjazd szosowo-terenowy z konkursem na zużycie paliwa.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu postanowiła ufundować puhar dla posiadacza samochodu, który uzyska w ciągu 1936 r. największą ilość punktów w imprezach urządzanych przez PTKlub.

WYCIECZKI WEEK-ENDOWE DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu postanowiła organizować począwszy od kwietnia b. r. co tygodnia wycieczki dla członków PTKlubu i wprowadzonych przez nich gości.

Wycieczki odbywać się będą w najbliższe, a zarazem najciekawsze tereny turystyczne położone w okolicach Warszawy.

ZAPAS MAP SAMOCHODOWYCH POLSKIEGO TOURING KLUBU ZOSTAŁ JUŻ CAŁKOWICIE WYCZERPANY.

W związku z napływającemi wciąż do Polskiego Touring Klubu zapytaniami i zamówieniami bezpłatnych egzemplarzy mapy samochodowej, wyjaśniamy, że zapas zeszłorocznej mapy, wydanej przez Polski Touring Klub, został całkowicie wyczerpany. W najbliższych tygodniach ukaże się nowa mapa drogowa Polskiego Touring Klubu, znacznie dokładniej opracowana i staranniej wydana od poprzedniej. O dokładnym terminie wypuszczenia mapy na rynek księgarski, ukaże się specjalna notatka w prasie.

WYCIECZKA ANGIELSKICH AUTOMOBILISTÓW PRZYBĘDZIE LATEM DO POLSKI Z WIZYTĄ DO POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Sprawa kierowania wycieczek turystów angielskich do Polski poruszona w czasie bytności w Londynie przez delegata Polskiego Touring Klubu spotkała się z dużą życzliwością. W rezultacie w sierpniu b. r. przybędzie przez Gdynię do Polski grupa angielskich turystów automobilowych, zrzeszonych w Automobile Association w Londynie. Wycieczka przybędzie wraz z samochodami okrętem do Gdyni, skąd wyruszy na 6—7 dniową wycieczkę automobilową po Polsce, według programu ułożonego zgóry przez Polski Touring Klub. Automobiliści angielscy szukają chętnie coraz to nowych szlaków turystycznych, a Polska wzbudza u nich pod tym względem duże zainteresowanie. Jeżeli zatem pierwsza tegoroczna próba wypadnie pomyślnie, możemy sie spodziewać coraz to większych zastępów turystów angielskich w Polsce.

ILE KOSZTUJĄ W TYM ROKU TRYPTYKI?

Polski Touring Klub wydaje dokumenty celne, t. j. tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi (carnet de Passage en Douane) międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie i międzynarodowe świadectwa samochodowe po następujących cenach:

	Samochód	Motocyki
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	zł. 37.—	zł. 20.—
,, ,, Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok	,, 60.—	,, 30.—
,, ,, Czechosłowację ważny na 1 miesiąc	,, 25.—	,, 15.—
2 tryptyki na Niemcy i Czechosłowację	,, 90.—	,, 45.—
2 ,, na Austrję i Czechosłowację	,, 110.—	,, 50.—
3 ,, na Niemcy, Czechosłowację i Austrję	,, 135.—	,, 65.—
Carnet de Passage en Douane	,, 140.—	,, 70.—
Międzynarodowe świadectwo samochodowe	,, 12.—	,, 12.—
Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie dla poszczególnego kierowcy	,, 12.—	,, 12.—

Tryptyk roczny służy do wielokrotnych przejazdów tylko do tego kraju, na który został wystawiony, zaś książeczka z przepustkami granicznemi (Carnet de Passages en Douane) służy do wielokrotnych przejazdów na terenie całego świata w ciągu jednego roku od daty wystawienia.

Wszystkie wymienione wyżej dokumenty wydaje biuro Polskiego Touring Klubu w Warszawie (ul. Kredytowa 5), oraz delegaci okręgowi w Poznaniu (Fredry 12 inż. Trampler) i Katowicach (Stawowa 14, dr. Łaszcz).

KONKURS NA NAJWIĘKSZĄ ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW W SEZONIE 1935 R.

Poniżej podajemy wyniki VI Konkursu na największą ilość przejechanych w roku 1935 kilometrów, zorganizowanego przez Polski Touring Klub dla swoich członków.

I miejsce zajął p. Denat Chroll-Frolewicz z Sosnowca na samochodzie Studebaker (13.637 klm.) złota plakieta.

II miejsce — p. Paweł Heller z Warszawy na samochodzie Buick (10.534 klm.) złota plakieta.

III miejsce — inż. Maurycy Chartan z Łodzi na samochodzie Studebaker (3.239 klm.) bronzowa plakieta.

IV miejsce — dr. Adolf Lipszyc z Łodzi na samochodzie Delage (2.868 klm.); plakiety nie otrzymał z powodu nieosiągnięcia wymaganego minimum 3.000 klm.

W biurze Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu oraz w delegaturach można otrzymywać zeszyty kontrolne i regulaminy do następnego VII z kolei konkursu na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1936 roku. Każdy członek P. T. K. posiadający asmochód lub motocykl powinien wziąć udział w tym konkursie. Jeśli konkurs powyższy zainteresuje posiadaczy samochodów, którzy nie należą do P. T. K. winni się oni niezwłocznie zapisać na członków. Konkurs łączy bowiem przyjemne z pożytecznem, nie wymaga odbywania specjalnych raidów lecz polega na wciąganiu do zeszytów podróży wycieczek, przejażdżek i t. d. Zapisy muszą być oczywiście odpowiednio potwierdzone przez władze, hotele, garaże i t d.

POLSKI TOURING KLUB PROPAGUJE POLSKĘ W JAPONJI.

Przed paru miesiącami Japońskie Ministerstwo Propagandy zwróciło się do Polskiego Touring Klubu w Warszawie z prośbą o dostarczenie materjałów propagandowych i informacji o Polsce. Czyniąc zadość powyższej prośbie P. T. Kl. przesłał pod adresem Ministerstwa w Tokio cały szereg wydawnictw, broszur i ulotek propagandowo-informacyjnych, a od siebie uzupełnił pozatem materjał obszernemi informacjami, dotyczącemi pobytu w Polsce, jej zwiedzania i t. d. Materjały powyższe zostały przedrukowane i zamieszczane w całej prasie japońskiej a niektóre z czasopism zailustrowały artykuły emblematem P. T. Klubu. Obecnie P. T. Klub prowadzi nadal ożywioną korespondencję już nietylko z władzami japońskiemi, ale z poszczególnemi osobami, które się do niego zwracają o informacje na zasadzie artykułów i notatek zamieszczonych w prasie japońskiej. Oto jakie wyniki daje celowa i systematycznie prowadzona propaganda, na rzecz Polski.

Z ŻYCIA DELEGATUR PROWINCJONALNYCH P. T. KLUBU

IMPREZY SAMOCHODOWE ODDZIAŁU POLSKIEGO TOURING KLUBU W ŁODZI.

W dziedzinie turystyki motorowej Oddział Łódzki Polskiego Touring Klubu wykazuje wyjątkowo ożywioną działalność. Poza wycieczkami do Spały, Uniejowa i Warszawy, Oddział zorganizował nader ciekawie pomyślaną imprezę samochodową pod nazwą „Jazda orjentacyjna w poszukiwaniu mety". Miała ona na celu zaprawę uczestników w czytaniu map i orjentowaniu się w terenie.

Każdy zawodnik otrzymał na starcie mapę Wojskowego Instytutu Geograficznego, oraz kopertę zawierającą pewną kotę, nazwę najbliższej miejscowości oraz odległość oznaczonej koty od miejsca startu. Po wystartowaniu zawodnicy mieli odnaleźć na mapie w ten sposób opisany punkt terenu i dowolną drogą udać się do oznaczonego miejsca, by tam w podobny sposób otrzymać kopertę z oznaczeniem następnego punktu i t. d. Na ostatnim punkcie kontrolnym w analogiczny sposób podana była meta.

Pomimo trudnych warunków imprezy, „Jazdę" ukończyli w przepisanym czasie wszyscy zawodnicy w liczbie 11, przyczem pierwszą nagrodę zdobył p. Emeryk Bellen z Łódzkiego Automobilklubu.

Na zakończenie sezonu Oddział P. T. Klubu w Łodzi zorganizował wzorem lat ubiegłych (Pościg za lisem), w którym wzięło udział 14 zawodników. Po długich poszukiwaniach pierwszy przybył do kryjówki Jan Weigt, zdobywając złotą plakietę.

POLSKI TOURING KLUB W ŁODZI WSPÓŁPRACUJE NAD UŁATWIENIEM RUCHU KOŁOWEGO W MIEŚCIE.

Na skutek starań Oddziału Polskiego Touring Klubu w Łodzi u miarodajnych władz, zostały przesunięte, względnie całkowicie usunięte liczne kioski uliczne, które na skutek niewłaściwego ustawienia ich na skrzyżowaniu ulic, lub przy brzegu chodnika, utrudniały ruch kołowy i pieszy, zwłaszcza na ulicach o dużem natężeniu ruchu.

Oddział P. T. Klubu wszczął również starania w kierunku zwiększenia nadzoru nad kierowcami pojazdów konnych, nie stosujących się do obowiązujących przepisów drogowych.

WYKAZ DELEGATUR POLSKIEGO TOURING KLUBU.

DELEGATURY OKRĘGOWE:

Brześć n/Bugiem, Sadowa 9 — Delegat p. M. Korwin - Milewski.
Bydgoszcz, Pl. Weysenhoffa 5 — delegat p. inż. M. Talmus.
Katowice, Stawowa 14 — delegat p. Dr. Jerzy Łaszcz,
Lwów, Kochanowskiego 16 — p. Dr. Z. L. Kremer,
Łódź, Andrzeja 4 — delegat p. Płk. H. Buczyński.
Mława, skrz. 63 — delegat p. Jan Grilicz Gryzima.
Poznań, Fredry 12 — delegat p. inż. Józef Trampler.

DELEGATURY MIEJSCOWE:

Toruń, ul. Fredry 4 — delegat p. Mjr. pil. M. Burchard. Sochaczew-Łowicz — delegat p. M. Gozdowski.
Lida, ul. Piłsudskiego 11 — p. Karol Laskowicz.

DELEGATURY ZAGRANICZNE:

Amsterdam i Haga, Amst. Vossiusstr. 55 — delegat p. J. Moszyński.
Paryż XVII, 19, r. Alphonse de Neville — delegat p. J. Gryżewski.
Londyn, N. W. 3, 36 b. Primrose Hill Road — delegat p. Franc. Bauer-Czarnomski.

Członkowie P. T. Klubu udający się na Riwierę francuską lub włoską otrzymywać mogą bezpłatne informacje w Mentonie u p. Singera, właściciela hotelu Palais des Fleurs.

Motoryzacja

WYMIANA DOWODÓW REJESTRACYJNYCH.

Komisarz Rządu na m. st. Warszawę nadesłał nam obwieszczenie treści następującej:

„W myśl § 22 i 25 Rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), dowody rejestracyjne pojazdów mechanicznych ulegają corocznej wymianie.

Obecnie dowody rejestracyjne *(karty koloru żółtego)* winny być do dn. *1 maja 1936 r.* wymienione na nowe (koloru niebieskiego) w Oddziale Ruchu Drogowego — ul. Długa 50, II piętro.

Pojazdy mechaniczne (mające miejsce stałego postoju na obszarze m. st. Warszawy), które do dn. 1 maja 1936 r. nie zostaną zaopatrzone w nowe dowody rejestracyjne nie będą miały prawa kursowania i będą wycofane z ruchu.

Wymiany dokonywa się na zasadzie kwestjonarjusza złożonego wraz ze starym dowodem rejestracyjnym i kwitem opłaconego Funduszu Drogowego, przyczem opłaty na P. F. Dr. uiszcza się w sposób następujący:

a) od dorożek, autobusów i samochodów ciężarowych, używanych do zarobkowania — za pierwszy miesiąc roku budżetowego 1936/37, t. j. za czas od 1 do 30 kwietnia r. b.;

b) od pojazdów mechanicznych, przeznaczonych dla użytku własnego — za pierwszy kwartał roku budżetowego 1936/37, t. j. za czas od 1 kwietnia do 30 czerwca r. b..

Wnoszący opłatę na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego zgóry za cały rok budżetowy 1936/37 — uzyskują 10% zniżki.

Opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego należy wnosić na konto czekowe P. K. O. Nr. 183200 przy pomocy blankietów otrzymanych w Oddziale Ruchu Drogowego — ul. Długa 50, II piętro lub w każdym Urzędzie Pocztowym.

Na drugiej stronie blankietu wpłacający winien wyraźnie wypisać Nr. rejestracyjny pojazdu mechanicznego, za który uiszcza opłatę.

KOMISARZ RZĄDU
(—) *K. Jurgielewicz.*
WICEKOMISARZ RZĄDU

TRYPTYKI WŁOSKIE I LEGITYMACJE WAŻNE NA PIĘĆ DNI.

Celem wprowadzenia udogodnień w dziedzinie turystyki automobilowej, powstał przy Biurach A. O. RACI (Reale Automobil-Club Italiano) nowy dział, którego kompetencją jest wydawanie specjalnych tryptyków ważnych na jedną podróż z różnym okresem ważności.

Ceny nowych dokumentów są następujące:

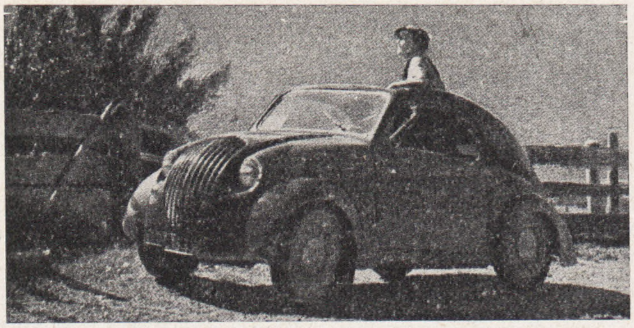
Legitymacje I. T. ważne przez pięć dni (samochody oraz motocykle) L. 18.—

Tryptyki włoskie dla samochodów

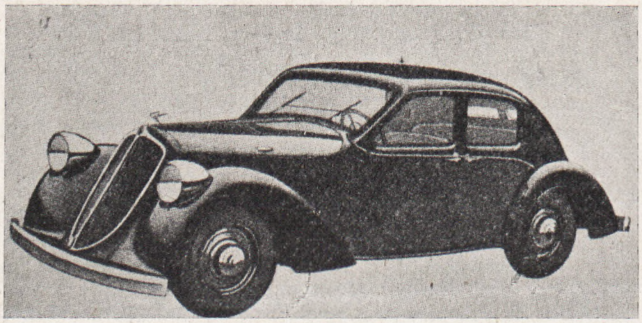
serja A. ważna na jedną podróż na 10 dni „ 25.—

STEYR

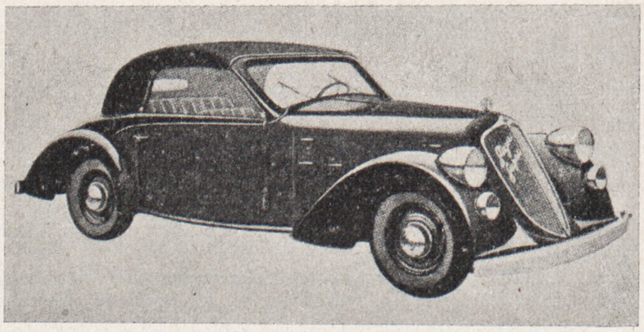
MODELE 1936



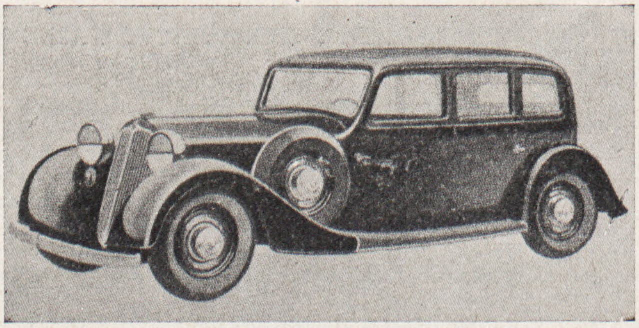
Typ 50 – POPULARNY



Typ 100 – UŻYTKOWY



Typ 120 – SPORTOWY



Typ 530 – LUKSUSOWY

Problem motoryzacji — to problem samochodu popularnego. Z określeniem „samochód popularny” łączy się ściśle nieosiągnięty dotychczas cel. Nie udało się bowiem dotychczas żadnemu z konstruktorów stworzyć taki samochód, którego zalety, jak również cena zadowoliłyby szerszy ogół publiczności.

Wydarzeniem chwili obecnej jest fakt stworzenia przez znane w Europie Zakłady Steyr w Austrji typu małego samochodu popularnego, tak dawno oczekiwanego przez najszersze warstwy publiczności. Jest to S T E Y R „50”. W modelu tym zostały uwzględnione wszelkie najnowsze zdobycze techniczne w dziedzinie automobilizmu. Niezależne zawieszenie i resorowanie czterech kół, wahliwa oś tylna, — dają maximum bezpieczeństwa i wygody w najgorszych nawet warunkach drogowych. Czterobiegowa synchronizowana cichobieżna skrzynka biegów, zapewnia wyzyskanie maximum wydajności motoru w każdym terenie. Centralne smarowanie całego podwozia oraz wbudowany samoczynny lewar Steyr-Vigo, zapewniają kierowcy - amatorowi maximum wygody i minimum wysiłku. Dzięki zasowaniu specjalnej konstrukcji czterocylindrowego silnika zajmuje on bardzo mało miejsca, przez co zyskuje ogromnie przestrzeń przeznaczona dla pasażerów. W samochodzie tym, mimo jego małych wymiarów, znajdują wygodne i komfortowe pomieszczenie 4 osoby oraz specjalne miejsce na kufry podróżne, przyczem wszystkie miejsca rozmieszczone są pomiędzy osiami samochodu. Łatwo otwierany dach daje możność korzystania w całej pełni z powietrza i słońca. Dzięki użyciu do budowy Steyr 50 najwyższych gatunków stali i innych wysoko - wartościowych materjałów, waga kompletnego samochodu wraz z materjałami pędnemi i akcesorjami nie przekracza 740 kg. Silnik rozwija na hamowni 24 KM. Zużycie benzyny wynosi 7 litr./100 klm. Krańcowa szybkość do 100 km/g.

Ze względu na rozległą organizację, jaką posiada firma Steyr w Polsce, właściciel samochodu Steyr ma zapewnioną należytą opiekę i fachową obsługę we wszystkich większych miastach kraju. Fakt, iż organizacja Steyr w Polsce jest filją fabryczną, daje pełną gwarancję, że ceny samochodów, jak i części nie są obciążone żadnemi kosztami przedstawicielskiemi, przez co nabywca kupuje bezpośrednio u producenta.

Entuzjazm, jaki wywołał Steyr 50 na ostatniej międzynarodowej wystawie samochodowej w Berlinie, czego echem było uznanie przez prasę fachową Steyra 50 za najdoskonalszy typ małego samochodu popularnego, najlepiej świadczy o tym modelu.

Cena sprzedażna, ustalona przez Zakłady Steyr dla Polski wynosi za Steyr 50 w wykonaniu seryjnem Zł. 5.750.—, w wykonaniu luksusowem Zł. 6.200.—

Śmiało stwierdzić można, że Steyr 50, jako wóz popularny jest ukoronowaniem kilkuletniego programu Zakładów Steyr, tak sławnych z dotychczasowych swych wyrobów, z których Steyr 100 zyskał wielką popularność wśród publiczności polskiej, jako wóz użytkowy; Steyr 120, jako wóz sportowy dla amatora oraz Steyr 530, jako luksusowy wóz reprezentacyjny.

W. Ż.

serja B. ważna na jedną podróż na 20 dni L. 35.—
„ C. ważna na jedną podróż na 30 dni „ 45.—
„ D. ważna na jedną podróż na 60 dni „ 50.—
„ E. ważna na wielokrotne podróże na przeciąg roku „ 60.—

Tryptyki włoskie dla motocykli (z przyczepkami i bez przyczepek)

serja F. ważna na jedną podróż na przeciąg 60 dni „ 20.—
„ G. ważna na wielokrotne podróże z ważnością do roku „ 30.—

TEMPO PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ NIEMIEC.

Tempo produkcji samochodowej Niemiec osiągnęło już rozmiary imponujące, któremi nie może się w tej chwili poszczycić żaden inny kraj.

W szczególności w roku 1932 wyprodukowały Niemcy około 40.000 sztuk samoch., w roku 1933 — około 80 000 sztuk, w roku 1934 produkcja wzrosła do około 130.000 sztuk, aż wreszcie w roku 1935 osiągnęła cyfrę około 180.000 sztuk. Na rok 1936 przewidywana jest produkcja około 250.000 sztuk, a na 1937 rok — pół miljona. To są już cyfry zawrotne.

MOTORYZACJA NIEMIEC.

W piątek 6 marca br., w lokalu Polskiego Touring Klubu w Warszawie p. Inż. Bohdan Lubiński, wygłosił odczyt na temat motoryzacji współczesnych Niemiec. Aktualny temat odczytu, oraz osoba prelegenta, będącego dzisiaj jednym z najwybitniejszych znawców zagadnień motoryzacyjnych w Polsce, zgromadziły bardzo licznych gości. Sala Klubu była kompletnie wypełniona.

Prelegent brał udział z ramienia Polskiego Touring Klubu w ostatniej Wystawie Samochodowej w Berlinie, dzięki czemu odczyt miał charakter bezpośredniego dzielenia się wrażeniami ze słuchaczami. Oprócz obszernie ujętego całego zagadnienia motoryzacji w Niemczech, prelegent omówił wiążący się z nią bezpośredni problem budowy autostrad, będący dzisiaj jednym z najpoważniejszych punktów programu gospodarczego Niemiec i poważnym atutem w walce z bezrobociem. Odczyt ilustrowany był kilkudziesięcioma przezroczami.

KOMUNIKAT DROGOWY.

Od dnia 18.3. r. b. *odwołano całkowicie ograniczenie ruchu na drodze* państwowej Nr. 13/3 (Białogon — Wyczerpy Dolne).

Drogi

PROJEKT SIECI DALEKOBIEŻNYCH DRÓG TRANZYTOWYCH WE FRANCJI.

Program robót drogowych ustalonych we Francji przez nowego ministra robót publicznych, stawia sobie za wytyczne następujące dwa punkty: małemi środkami wprowadzić najbardziej potrzebne inwestycje w sieci drogowej we Francji.

Dalekobieżne drogi, z których obecnie korzystają samochody we Francji mają następujące wady: a) brak bezpieczeństwa wobec zbyt wąskiej nawierzchni i zbyt gwałtownych wiraży na zakrętach, b) niebezpieczeństwo ruchu zwiększone przez przejazd w jednym poziomie z torami kolejowemi, c) konieczność zmniejszania szybkości a nawet zupełne zatrzymanie samochodów przy przejeździe przez większe miasta i osiedla. Mieszany różnorodny ruch w pobliżu miast powoduje zakorkowanie szybkiego tranzytowego ruchu samochodowego.

Ponieważ koszt budowy 1 klm: autostrady kosztuje około 1.500.000 fr. (525.000 zł.) zaś konserwacja 1 klm: drogi rocznie kosztuje około 50.000 fr., należy wstrzymać budowę autostrad do czasu lepszej konjunktury. Wzamian tego minister zdecydował się ulepszać istniejącą sieć drogową we Francji, zamiast tworzyć dodatkową, przez budowę autostrad. Francja buduje dwanaście wielkich dróg tranzytowych.

We Francji projektuje się obecnie 12 wielkich dróg tranzytowych o powiększonej szerokości jezdni do 7—9 m. Spadki zostaną zmniejszone, przebudowa przejazdów kolejowych zamieniona będzie na tunele lub wiadukty. Odnogi tych dróg, omijać będą osiedla i miasta, celem dania możności zwiększenia szybkości i bezpieczeństwa. Według obliczeń koszt przebudowy 1 klm. drogi wyniesie około 300.000 fr (105.000 zł.).

Drogi powyższe nie będą budowane wszystkie równocześnie, ale kolejność ich przebudowy podzielona będzie na serje. I serja obejmować będzie drogi Paryż — Strasburg, Paryż—Lyon, Paryż—Bordeaux i zatrudni przy budowie około 6.000 pracowników w ciągu 40 miesięcy.

Jak widać z powyższego projekt francuskiego ministra robót publicznych będzie równocześnie bardzo poważnym krokiem naprzód w walce z bezrobociem.

ZWALCZANIE ZNAKÓW REKLAMOWYCH NA DROGACH.

Na konferencji szwajcarskich dyrektorów wydziałów drogowych w Zurychu wygłoszony został referat na temat zwalczania reklamowych znaków na drogach. Referent starał się udowodnić, że nie absolutny zakaz umieszczania reklam przy drogach, ale uporządkowanie tej kwestji, należy uważać za aktualny nakaz obecnej chwili.

Zasadniczemi punktami, które winny w tej kwestji decydować są:

a) bezpieczeństwo ruchu na drodze ma pierwszeństwo przed reklamą,

b) miejsca rezerwowane dla sygnałów drogowych są bezwarunkowo nieodpowiedniemi dla umieszczania na nich reklam,

c) umieszczanie reklam na krzywych odcinkach trasy drogi, lub obok lokalnych zwężeń jezdni drogi winno być zabronione,

d) winno być zabronione używanie dla reklam kolorów i kształtów znaków sygnalizacyjnych, a zwłaszcza migawkowych świateł sygnalizacyjnych i ruchomych punktów świetlnych.

e) winna być ściśle ustalona przez odpowiednie przepisy odległość reklam od jezdni dróg, usytuowanie ich obok łuków trasy drogowej, wzajemna odległość i t. p.

f) kontroli władz winna podlegać ochrona piękna krajobrazu i dbałość o odpowiednią redakcję tekstu reklamy.

Ścisłe wykonanie i wprowadzenie w życie wymienionych wyżej zasad, które należałoby przestrzegać przy urządzaniu reklam wzdłuż dróg kołowych, winno być przekazane specjalnej organizacji prywatno-publicznej z udziałem fabrykantów znaków sygnalizacyjnych, firm oświetleniowych, związków turystycznych i związków klubów samochodowych, aby zmniejszyć w ten sposób drogą wspólnych narad koszta instalacji i konserwacji znaków sygnalizacyjnych i drogowskazów na drogach państwowych.

Proponowana przez referenta organizacja byłaby przykładem w jaki sposób prywatna inicjatywa łącznie z organizacjami społecznemi może ułatwić władzom drogowym zapewnienie bezpieczeństwa korzystającym z dróg, oraz ochronić piękno przyrody. Piękno krajobrazu zachowane w pobliżu dróg jest bowiem głównym magnesem, ściągającym całe rzesze turystów zagranicznych do danego kraju.

KRONIKA TURYSTYCZNA

POSTULATY TURYSTYCZNE MAŁOPOLSKI WSCHODNIEJ.

Lwów.

Odbyła się konferencja w sprawach propagandy turystyki na terenach Małopolski Wschodniej zwołana przez przewodniczącego Delegatury Ligi Popierania Turystyki. Byli obecni przedstawiciele szeregu organizacyj turystycznych. Polski Touring Klub był reprezentowany przez swego delegata, Dr. Kremera. Udział brali również oficjalni przedstawiciele Prezydjum m. Lwowa, województwa lwowskiego, tarnopolskiego oraz stanisławowskiego, Pols. Tow. Krajoznawczego, Tatrzańskiego, oraz reprezentacje regjonalnych centrów turystycznych. W obronie pokrzywdzonego pod względem opieki turystycznej m. Lwowa stanął Dyr. Czołowski, żądając, aby m. Lwów stało się stacją wypadową dla wszystkich wycieczek, kierowanych do Małopolski Wschodniej, — Imieniem Tow. Krajozn. poddał p. Uchroczak bardzo ostrej i słusznej krytyce dotychczasowe metody popierania turystyki, twierdząc, że metody te były niedołężne. Jako przykład nadmienił, że na święto gór do Zakopanego 30.000 osób ściągnięto, a przygotowań nie było nawet dla przyjęcia 10.000 osób. — Delegat Polskiego Touring Klubu domagał się urządzania wycieczek krótkich 2—3 dniowych po najtańszych cenach przejazdowych do ośrodków o własnościach godnych poparcia turystycznego. W toku dyskusji wyłoniono cały szereg projektów, uchwalono też urządzić w czasie Targów Wschodn. tydzień Lwowa. W sierpniu ma pójść popularny pociąg na Huculszczyznę, celem pokazania spławu drzewa Czeremoszem, oraz na święto święcenia ziół w Żabiem. Na lipiec ustalono pociąg popularny na Podole i do Zaleszczyk. Postanowiono, że wycieczkami w okolice nizinne opiekować się będzie Polskie T-wo Krajoznawcze, zaś w okolice górskie P. T. T. względnie P. T. N.

200 PASZPORTÓW ULGOWYCH DO FINLANDJI.

Dowiadujemy się od poselstwa finlandzkiego w Warszawie, że władze polskie przyznały na nadchodzący sezon turystyczny 200 paszportów ulgowych po 80 zł. za sztukę dla osób udających się w celach turystycznych do Finlandji. Paszporty te są ważne na okres jednego miesiąca.

AUTOBUSY TURYSTYCZNE P. K. P.

W najbliższym czasie na wszystkich linjach komunikacji samochodowej P. K. P. posiadających charakter turystyczny, zaczną kursować autobusy specjalnie przystosowane do odbywania w nich wycieczek. Wozy te posiadają otwierany dach, szyby w stałych częściach dachu, oraz duże okna boczne, a nieprzezroczyste części między oknami zmniejszone do minimum.

Dzięki powyższym urządzeniom turysta może doskonale w czasie jazdy przyglądać się mijanemu krajobrazowi, podobnie jak z otwartego samochodu, będąc jednocześnie zabezpieczonym od kurzu i wiatru.

Napęd motorów w autokarach turystycznych przystosowany jest do jazdy w terenach górskich i górzystych. Nadwozie całkowicie wykonane w kraju posiadać będzie nowoczesną linję aerodynamiczną. Każdy autokar obliczony jest na 18 miejsc pasażerskich, miękkich, obitych skórą i zaopatrzonych w skórzane poduszki, celem dostarczenia maximum wygody turystom w czasie podróży.

Kurpie w strojach tradycyjnych idą na zmianę warty przy Grobie Chrystusa w W. Tygodniu.

Dla wygody gości, udających się na dłuższe wycieczki takiemi autokarami, przewidywane jest dodawanie do nich przyczepek bagażowych, które umożliwią podróżnym zabieranie ze sobą dowolnego sprzętu wycieczkowego w postaci namiotów, kajaków, nart, saneczek i t. p.

PRZEWÓZ TURYSTÓW KOLEJKAMI GÓRSKIEMI.

Dyrekcja Lasów Państwowych udzieliła pozwolenia firmie Glesinger na wykonywanie ubocznego przewozu pasażerów leśną kolejką wązkotorową, należącą do wymienionej firmy i kursującą na szlaku Broszniów — Perchińsko — Osmołoda. Jednocześnie została ustalona taryfa pasażerska za przewóz wymienioną kolejką.

Analogiczne zezwolenie zostało udzielone firmie „Sylwina" dla kolejki, kursującej na szlaku Wygoda-Swica, a taryfa za przewóz osób zostanie na niej niebawem ogłoszona.

Klęczący Pielgrzym.

(Góry Świętokrzyskie).

W najbliższym czasie przewidywane jest wydanie analogicznych zarządzeń na kolejce kursującej na szlaku Worochta-Foreszczenok.

Obecnie oczekiwane jest z niecierpliwością w sferach turystycznych i narciarskich ogłoszenie regularnego rozkładu jazdy na wymienionych kolejkach, które w dużym stopniu przyczynią się napewno do rozwinięcia ruchu turystycznego w te piękne, a tak mało stosunkowo znane partje Karpat Wschodnich.

NIEFORTUNNE POWSTANIE NOWEJ PLACÓWKI TURYSTYCZNEJ W GDYNI.

Polski Touring Klub zupełnie przypadkowo odkrył powstanie w Gdyni nowej placówki turystycznej pod dość szumną nazwą „Aliance Internationale des Touristes". Cały incydent nie byłby groźnym, gdyby nie fakt, że podobną nazwę (Aliance Internationale de Tourisme) nosi najpotężniejsza na świecie międzynarodowa organizacja turystyczna, jednocząca w tej chwili 7 miljonów członków, do której m. in. jako przedstawiciel Polski należy Polski Touring Klub. Można sobie wyobrazić jak przykre w skutkach konsekwencje nastąpiłyby na międzynarodowem forum turystycznem gdyby dotarła tam wiadomość o istnieniu w Polsce „konkurencyjnej placówki", używającej tego samego nawet skrótu A. I. T. Na szczęście sprawa została w zarodku zlikwidowana, gdyż dzięki interwencji Polskiego Touring Klubu, jako przedstawiciela A. I. T. na terenie Polski, Komisarjat Rządu w Gdyni kazał wymienionej organizacji zawiesić działalność.

Wydawnictwa otrzymane.

1) Komitet Ekonomiczny Ligi Narodów, Genewa „Etudes Relatives au Tourisme", str. 47.
2) The Automobile Association, London — Guide, 1935—1936, str. 542.
3) Iraq — Guide, wydawn. Iraq Automobile Association, str. 95.
4) Europa Touring — N 9, Revue pour le tourisme automobile international, Berne.
5) Przegląd Naftowy — zeszyt Nr. 5, organ Krajowego Tow. Naftowego, Lwów.
6) Guide des Importateurs, Nr. 2, New—York.
7) Aviation News, Nr. 56.
8) The C. T. C. Gazette, Nr. 3, marzec 1936, London, Organ of the Cyclist's Touring Club.
9) Tampere, Börje Sandberg — H. J. Viherjunri, Helsinki, str. 64.
10) South African Travel News, N 55, Cape Town.
11) Le vie d'Italia, N 3, organ Touring Club Italiano, Milano.
12) La Pologne pittoresque, Pierre Francastel, str. 206.
13) Motorwelt, Die Illustrierte Halbmonatsschrift des D. D. A. C. Nr. 4.
14) Deutschland Nr. 3/1936.
15) Horizons Nouveaux Nr. 28.
16) Oesterreichische Touring Zeitung Nr. 3.
17) The Record, organ The Automobile Association of Ceylon, Nr. 6.
18) Selbstfahrer Union Deutschlands, Nr. 6.
19) Touring, Organe officiel du Touring-Club Suisse, Nr. 11.
20) La Revue du Touring Club de France, Nr. 496.
21) Motor, Wydawnictwo Forenede Danske Motorejere, Nr. 10.

22) Lot Polski, za luty.
23) Skrzydlata Polska, za luty.
24) Ziemia, Nr. 2—3, marzec.
25) Turystyka, Nr. 3 — marzec.
26) Wiadomości Turystyczne, 15 marca.
27) Turysta w Polsce, za marzec.
28) Auto i Technika Samochodowa — luty.
29) *Inż. Eugeniusz Porębski:* „Nowoczesne metody naprawy samochodów oraz silników używanych w traktorach" — str. XVI i 344 oraz 251 ilustracji.

Bardzo ciekawa i niezbędna dla każdego automobilisty książka, zalecana przez Ministerstwo Wyznań Rel. i Ośw. Publ. do użytku szkolnego dla uczniów szkół technicznych. Członkowie Touring Klubu mogą nabywać książkę po cenie zniżonej na specjalnych warunkach.

Czasopisma są do dyspozycji P. P. Członków w czytelni klubowej.

Polski Touring Klub otrzymuje z całego świata wydawnictwa turystyczne i samochodowe.

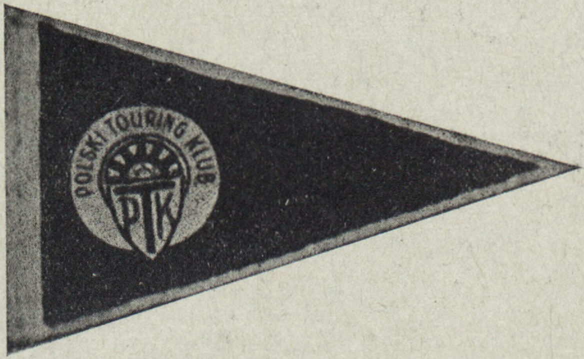
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu

6195 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

WSZYSCY AUTOMOBILIŚCI MUSZĄ POSIADAĆ ODZNAKI POLSKIEGO TOURING KLUBU!



Chorągiewka klubowa do samochodu lub motocykla (proporczyk) barwy czerwonej z wąskim białym brzegiem, z wyszytą lub drukowaną odznaką klubu. Rozmiar proporczyka, mającego formę podłużnego trójkąta wynosi: 30 cm. wzdłuż linji trójkąta, i 16 cm. u podstawy trójkąta (nasada proporczyka); rozmiar odznaki na proporczyku—7 cm. średnicy koła. **Cena chorąg. zł. 3.—**

Odznaka do samochodu lub motocykla (sztyca), metalowa, emaljowana, koloru srebrnego. Rozmiar sztycy wynosi 8 cm. średnicy koła. Cena odznaki masywnej, dwustronnej **wynosi zł. 35.—**, zaś odznaki lekkiej (na chłodnicę) wynosi **zł. 20.—**

Znak klubowy do czapki, haftowany o rozmiarze 4 x 4,5 cm. Koło samochodowe srebrne; tarcza biała, litery P i K złote, litera T czerwona. U dołu dwie gałązki złote. **Cena znaku zł. 6.—**

Mała odznaka do ubrania (noszona w klapie), o średnicy 15 mm., koloru srebrnego. **Cena odznaki srebrnej zł. 6.—, cena odznaki srebrzonej — zł. 3.—**

POWYŻSZE ODZNAKI P. P. CZŁONKOWIE MOGĄ NABYWAĆ W BIURZE

Polskiego Touring Klubu

Warszawa, Kredytowa 5.

KINA

stołeczne, które udzielają ulg członkom Polskiego Touring Klubu

(za okazaniem legitymacji Klubowej).

ATLANTIC Chmielna 33. Parter za cenę biletu na balkon	**APOLLO** Marszałk. 106. Parter za cenę biletu na balkon	**BAŁTYK** Chmielna 9. Miejsca parterowe po zł. 1.70.	**CAPITOL** Marszałk. 125. Parter za cenę biletu na balkon	**CASINO** N. Świat 50. Parter za cenę biletu na balkon	**EUROPA** N. Świat 63. Parter po zł. 2.20 zamiast po zł. 3.30
FILHARMONJA Jasna 5. Parter za cenę biletu na balkon	**HOLLYWOOD** Hoża 29. Bilety po zł. 2.30 w 10 dni po premjerze, oprócz niedz.	**MAJESTIC** N. Świat 43. Parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30	**RIALTO** Jasna 3. Parter za cenę biletu na balkon	**STYLOWY** Marszałk. 112. Parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30	**ŚWIATOWID** Marszałk. 111. Parter za cenę biletu na balkon
			PAN Nowy Świat 40. Miejsca najlepsze za cenę najtańszego biletu.		

6195 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.